

Je Plane



juillet 2014 à St Gaudens



ASSOCIATION VELIVOLE COMMINGEOISE

SOMMAIRE :

- ❖ LE MOT DU PRESIDENT
- ❖ MES 1000 km A SAINT-GAUDENS
- ❖ JEANNOT ET LA VALLEE BLANCHE
- ❖ LES VELIVOLES FONT DU SKI
- ❖ RALLYE ATLAS GLIDER 2014, METEO EN DEMI-TEINTE
- ❖ AU REVOIR TANGO FOX !
- ❖ 17 MAI 2014 : St-Gaudens, Cahors, Aire sur l'Adour, St-Gaudens
- ❖ AU CHAMPIONNAT REGIONAL AQUITAINE MIDI-PYRENNES
- ❖ LE COIN DES INSTRUCTEURS

Le journal est vivant grâce à vos articles, infos, récits.
Aussi, n'hésitez pas à les envoyer à : prathelene@gmail.com
Egalement, pensez, s'il-vous-plait, à réduire vos photos, avant d'adresser vos articles.

Le mot du Président



ASSOCIATION VELIVOLE COMMINGEOISE

Bonjour à tous et à toutes,

L'année 2014 est déjà bien entamée et voici venu le temps des premiers bilans après une année riche en événements mais assez pauvre en cumulus !

Malgré une météo très moyenne, l'AVC a eu une année intéressante et novatrice. En effet la transition vers le remorquage par ULM s'est déroulée conformément aux prévisions, et a permis la bascule définitive vers cette nouvelle activité avec la vente en juin de notre bon vieux rallye remorqueur TF (qui volera toujours mais dans le sud est).

Quelques chiffres pour vous situer la chose :

Au 30 septembre auront été réalisés 670 remorqués en 124 heures de vol. Tout cela ayant engendré une seule indisponibilité de l'appareil (pour deux jours) à cause d'un écran défaillant. On peut donc dire que le premier bilan est donc très satisfaisant. Je remercie au passage tous ceux qui ont cru à ce projet et particulièrement ceux qui s'y sont investis (Robert notre chef-pilote, Patrick notre mécanicien, les remorqueurs mais également ceux qui ont avancé de l'argent pour permettre de financer l'opération d'achat).

Actuellement Robert a formé 5 pilotes remorqueurs, lâché 2 autres pilotes sur la machine et réalisé 4 brevets ULM. Merci à lui pour le temps passé et l'énergie dépensée car il en a fallu!!!

2014 aura aussi vu quelques points sombres : je pense à l'accident de notre ami Bernard, en montagne, qui s'est heureusement bien terminé pour lui; nous avons une pensée chaleureuse pour lui et espérons le revoir parmi nous; je pense également à l'absence pendant quasi toute la saison de notre planeur école, le YC (il ne devrait pas tarder à rentrer de l'atelier de FUMEL après une visite de 6000 h qui aura été plus longue que prévue). Heureusement que le K21 du Comité Départemental a pu le suppléer pendant toute son absence !

Je tiens également à saluer l'arrivée de nouveaux membres depuis le début de l'année :

- de nouveaux élèves très motivés qui sont Wolf, Gérard, Florent, Fabien.
- de nouveaux pilotes également très motivés se sont joints à nous : Pierre-Jean et Maxence.

L'existence du club passe par un renouvellement perpétuel et du sang neuf ; je me réjouis donc de la présence de ces nouveaux pilotes et je leur souhaite de bons vols parmi nous.

Sur ces dernières nouvelles, je vous attends encore d'ici la fin de l'année 2014 pour de nouveaux vols : l'année n'est pas encore finie et nous aurons encore de bien belles journées de vol devant nous !

Sébastien Noré



MES 1000 Km A SAINT-GAUDENS

Ma situation actuelle ne me permet pas de voler autant qu'avant... Je ne suis pas le seul à le dire bien entendu, mais en ce moment cette affirmation est particulièrement vraie ! Ainsi, au risque de froisser les plus assidus d'entre-nous, à chaque fois qu'il m'est possible de voler, le plaisir de voler passe avant toute nécessité de réussir une performance quelle qu'elle soit ! Il m'arrive donc de ne pas décoller quand j'ai la tête trop pleine de préoccupations en tout genre, de peur de ne pas prendre du plaisir. Ainsi à chaque vol, je cherche à pratiquer ma manière de voler, en sécurité bien sûr, mais avant tout de manière à en prendre pleins les yeux ! Et ce jour du 1^{er} avril 2014 n'a pas dérogé à la règle !

J'avais remarqué cette situation favorable lors du dernier week-end de mars : un flux de sud-ouest régulier toute la journée du mardi 1^{er} partant du Maroc et remontant jusqu'à nous, un vent pas très fort au niveau des crêtes avec un risque de diminution de vitesse des vents vers 4000m pour mardi ; pour mercredi 2 le vent tourne très sud voire légèrement sud-est mais plus fort au niveau des crêtes et augmentant avec l'altitude. Comme d'habitude, des séances de saut étaient programmées du mardi au vendredi sur différents aérodromes autour de Toulouse et je ne manquais pas de travail. Mais dans le cas d'une situation de vents de sud, les séances habituellement prévues sont souvent annulées à cause du vent d'autant trop fort. La décision est vite prise dès le lundi après-midi après un rapide coup de fil à Robert et Sébastien de m'orienter vers la journée de mardi. Cependant, deux « petits soucis » restent à régler pour que tout soit « au vert » : je dois amener mon fils chez sa nourrice à la première heure mardi matin, et surtout mon planeur n'est pas en état de voler car j'étais encore en attente de réception du nouveau harnais de remplacement, l'ancien étant arrivé à péremption ! Et quand un planeur est affiché en rouge dans l'OSRT, on ne discute pas... Bref, la solution est vite trouvée : le DG600 du club sera utilisé pour ce vol. Et après tout, à part 1mètre d'aile en moins, c'est le même !

Dernière analyse météo la veille à 22h30, j'ai déterminé de planifier un circuit de 1007,5 km : départ Mauléon Barousse, 1^{er} point Santesteban, 2^{ème} point Col de Jau, 3^{ème} point Baztan, arrivée au point « DEP P AUBE » correspondant à Portet d'Aspet.

Le choix du point de départ est très important, il conditionne la rapidité du début du circuit. Et dans la matière, mes nombreuses tentatives depuis ces 3 dernières années ont été régulièrement ponctuées d'attente dans des zones de départ pas toujours optimisées par rapport aux conditions : largué trop bas, pas assez de vent pour permettre de monter correctement, mauvaise direction du vent... L'autre condition de réussite était de bien choisir les 3 points : le vent annoncé était plus faible à l'est de la chaîne. Choisir Prades aurait été une erreur, et même le col de Jau était limite par rapport à la bonne zone de vol.

Le lendemain, l'arrivée au terrain s'est faite à 8h00... sous le brouillard. Pourtant les t° et points de rosé semblaient suffisamment éloignés. Le temps d'attente a été mis à contribution pour adapter mon oxygène et EDS à la cabine du SG, mettre une plaque pour le volkslogger, mettre une 3^{ème} batterie uniquement dédiée à ce dernier, une 4^{ème} petite pour le PDA, etc... Heureusement que les fuselages des DG sont spacieux !! Le brouillard commence à se dissiper à l'arrivée de Robert et Sébastien, les machines sont rapidement sorties et je suis mis en piste avec l'idée de bien voler, mais sans avoir une quelconque pression de réussite car les nombreuses tentatives précédentes m'ont appris que des événements imprévus pouvaient assez facilement compromettre une telle entreprise.

Je décolle finalement à 8h45 derrière notre nouveau remorqueur, piloté par Sébastien fraîchement lâché. A 120km/h et un vent augmentant jusqu'aux environ de 40km/h, la pente de montée est importante, bien plus qu'avec le Rallye ! Même si les turbulences ne sont pas très sévères, je ne trouve pas plus dangereux d'être derrière le Dynamic, bien au contraire ! On se trouve plus haut au point de largage, ce qui compte beaucoup en situation d'onde. Je largue à 2600 m 14minutes après le décollage au nord ouest du Touroc. La première montée s'effectue jusqu'à 3400 m avec arrêt brutal de l'ascension. Une première diminution de la vitesse du vent semble en être la cause. Une recherche infructueuse d'un autre ressaut plus proche

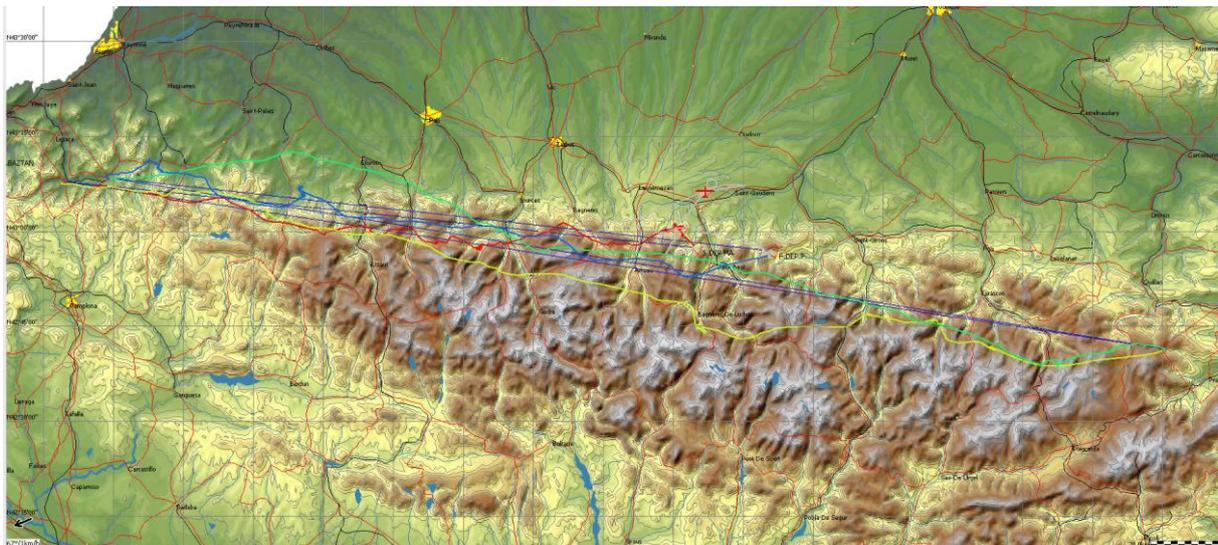
du relief vers le Mont-La m'amène à passer le départ à 9h20 à 2900 m, me permettant d'avoir de la marge pour ce soir pour pouvoir passer l'arrivée à moins de 1000 m en dessous du départ, « au cas où ». Le départ réel sur le circuit s'effectue autour de 10 h00 après une montée au dessus de 5000m au ressaut du col d'Aspin. Le Pic du Midi me donne un ressaut jusqu'à 5600m, mais la première transition jusqu'aux abords du col du Soulor ne sera pas rentable. Mon cheminement trop nord me fera perdre rapidement tout le gain réalisé. Et le retard de Robert vers Fos sera vite comblé puisqu'il me rattrapera à l'Aubisque. Nous faisons un bout de chemin ensemble jusqu'au Pic d'Anie, mais rapidement l'écart en distance et hauteur se creuse. Il faut rester concentré sur l'observation des rotors heureusement présents et les infos données par Robert. Il décide d'aller chercher le 2^{ème} ressaut de la Pierre Saint Martin mais son gros rotor se désagrège assez vite. En étant derrière, je prends donc la décision de prendre la ligne de rotor du 1^{er} ressaut débutant sur le parking de la Pierre Saint Martin à 3400m. La montée est facile, le bon cheminement me permet de revoir Robert vers Larrau. Je prends le temps de monter en ligne droite avant d'attaquer le Pays Basque dans de bonnes conditions.



Une lentille marque le cheminement sans se poser trop de questions, et Robert vire San Esteban avec de nouveau une avance de 11km mais avec 1000m de moins. Je vire à 11h45 à 5700 m. De ma position, on peut voir que la côte basque est bien desservie en autoroute du ciel, comme on peut voir sur la photo.



La vue est superbe, et toute idée de perfo est secondaire. Les soucis « terrestres » sont loin. Aussi, je regarde l'estimée donnée par le PDA avec amusement : Il est midi, la première branche a été réalisée à 75km/h de moyenne face à un vent de 50 à 60 km/h entre le 220° et 250° et le PDA m'annonce qu'il faudra que je m'équipe pour voler de nuit jusqu'à environ 23h pour réaliser le circuit prévu ! Le cheminement retour vers la chaîne principale est tout tracé et je fais le lien avec le bord d'attaque du gros monstre qui se situe à partir de 5300m.





Robert arrivé plus bas au Pic d'Anie ne semble pas trouver les conditions permettant de lier directement la lentille principale. Le sous-ondulatoire est déphasé certainement à cause de la différence de vitesses des vents vers 3500m. Repassant devant, les choses s'accélèrent franchement pour moi. L'onde est magique car tout est possible : elle nous fait stagner aux endroits imprévus comme elle nous ferait « passer des portes » à une vitesse phénoménale ! Je me retrouve dans le ressaut de l'Hospice de France à une rapidité rarement constatée, prometteur comme à son habitude. Le plein fait, j'emprunte un cheminement qui ne sera pas tout à fait habituel, car le Val d'Aran est bouché de gros congestus. Je donne mes indications à Robert qui réussit à reprendre le cheminement. L'Arcus de Nogaro continuera sa route en ligne droite vers la Bonaigue tandis que je resserre vers la crête frontalière sur un pseudo-ressaut formé par un rotor me permettant de lier le col de Salau. Un petit arrêt à Couflens avant de repartir sur Guzet et de nouveau un petit arrêt à l'Etang de Lers, ces derniers 25kms me mettent le doute pour la suite : chaque ascension a été stoppée nette vers les 4500m et il n'y a plus vraiment de lentille principale bien marquée. Il faut retrouver une bonne longueur d'onde et se replacer par rapport à la crête frontalière. Ainsi je préfère m'arrêter au sud-ouest du plateau de Beille pour 5km avec au départ 1m/s qui me maintiendra au dessus de 4000m. Mais assez rapidement le vario s'accélère de nouveau et je raccroche l'aplomb de la lentille plus haute en repassant au dessus de 5000m. De nouveau, je donne mes indications à Robert qui aborde l'Ariège. Le passage sur Merens est rentable puisque que je suis au max de l'altitude avec un peu de marge (FL190) pour passer l'AIRWAY B31 dans de bonnes conditions. Le contrôleur de Bordeaux ne sera pas réticent quant au problème d'alticodeur du transpondeur qui ne fonctionnera pas de la journée. Je vire le col de Jau à 13h40 à 4700m, très content de ne pas avoir à poursuivre vers Prades. Malgré tout, le demi-tour me place naturellement dans un petit ressaut plus au nord qu'à l'aller, m'évitant une chute libre face au vent. Mais le retour vers l'ouest de l'AIRWAY est tout de même très long, avec toujours le doute de ne pas trouver le bon raccrochage vers Merens : on sait que ça marche, mais si ce n'était pas le cas... Mais ça marche super bien : ne repassant pas en dessous de 4000m, je prends un super vario à l'est de Merens pour repasser au dessus de 5000m. La lentille toujours

bien marquée au dessus me pousse à décaler mon cheminement de 3km au sud, et c'est reparti « chaudière à fond ». La vitesse moyenne est repassée à peine en dessous des 120km/h de moyenne depuis le début du vol, ce qui me replace dans l'optique d'une éventuelle réussite de mon circuit prévu. Mais pas de précipitations, le vol est loin d'être terminé car j'ai tout juste fait la moitié du circuit, et le PDA estime encore mon arrivée au début de la nuit aéronautique. De plus, Robert ayant fait demi-tour au Roc Blanc, a de nouveau dû s'arrêter à Beille et Vicdessos en dessous de 3500m, n'atteignant pas le cheminement supérieur déphasé. Il faut donc rester très méfiant et ce n'est pas le moment de faire une erreur. Mon cheminement est toujours bon mais je préfère ne pas voler trop vite au début pour atteindre le FL180. A partir de mon retour sur Lers, je dois accélérer mon vol pour ne pas emplafonner l'altitude limite... et ma vitesse moyenne augmente inexorablement ! Une autoroute semble se former au loin : je passe l'AIRWAY A29 en 8 minutes, toujours en contact avec un contrôleur particulièrement efficace. Le passage sur le Mourtis, Mont-La et Touroc sera très rapide comme sur le Pic du Midi, et les indications d'un planeur dans le Pays-Basque me booste d'avantage : bien que la lentille principale assombrit la chaîne principale, on peut entrevoir une différence d'ensoleillement très forte vers le Bearn et le Pays-Basque. Le cheminement est tout tracé vers Arudy et Oloron, alors que ça paraît plus confus vers le relief. De nouveau, sans s'arrêter, je me retrouve à Mauléon dans le Pays-Basque pratiquement à l'altitude max et il est 15h30, Baztan est à 50km! Je me retrouve donc avec de l'avance sur le timing !



Mais l'autoroute se poursuivant en direction de San Sebastian sur la côte, je dois la quitter pour rejoindre mon dernier point. Le vent devrait être fort et les derniers kms, coûteux en temps et en altitude. Je vise Saint Jean Pied de Port tout en passant au dessus de fines lentilles qui ne donnent pas grand chose mais améliorent le cheminement. L'estimé de l'altitude à Baztan devrait être autour de 3500m, de quoi raccrocher sans trop de problèmes des rotors se formant à Saint Etienne de Baïgori. Baztan est viré à 15h55. Ces rotors sont bien compacts, et il semble qu'il y ait l'influence de l'instabilité par dessous. La veille, il était annoncé qu'il se formerait des grains dans le Pays-Basque en fin d'après-

midi, puis ont été enlevés sur la dernière prévi matinale. Vu les délais pour finir le circuit, je prends le temps de bien monter avant de choisir un cheminement classique vers Larrau, la lentille principale de l'aller jusqu'à Mauléon s'étant déjà en parti désagrégée ou déplacée vers la plaine. A 4700m je quitte Saint Jean Pied de Port en direction de Larrau mais le cheminement n'est pas satisfaisant. Il semble que tout ce qui se trouve près du relief ne donne rien. Arrivé à Licq, je prends la décision d'aller plus au nord récupérer le bord d'attaque d'un rotor se trouvant à moins de 10km à l'ouest d'Arette. A 3400m, ça repart avec un bon vario autour de 2m/s moyen. A 4600m, je décide de mettre le cap vers l'arrivée, avec une bonne marge d'altitude et un vent arrière important. Des petits fractos me permettront de bien cheminer au nord de Laruns, des col d'Aubisque et Soulor. Un petit tour sur Autacam, puis j'infléchis ma route pour passer quasiment à la verticale du Pic du Midi à 4000m pour suivre la pente des plus gros nuages. La marge d'altitude restant tout aussi importante, je continue sur la lancée en slalomant entre de gros nuages qui semblent quelque peu déphasés en dessous de 3500m, mais la pente de nuage permet d'avoir tout de même un bon cheminement jusqu'à la fin. Le secteur d'arrivée n'est plus qu'à quelques kms et j'ai encore de la marge. Je rentre dans le secteur à 2900m (même altitude qu'au passage de la ligne de départ) à 17h25, soit 8h05 après le départ !

« C'est déjà terminé ! » C'est ma première réaction après avoir terminé le circuit. Puis il m'a fallu 10 minutes avant de me rendre compte que je pourrais l'annoncer sur la fréquence ! Robert me félicite, suivi d'Hélène restée au terrain pour veiller la fréquence. Je donne mes dernières infos de cheminement à Robert, et décide de continuer un peu le vol le long du piedmont en remontant vers l'entrée de la vallée d'Arreau. Robert annonce qu'il est en arrivée, ça fera 2 circuits de 1000 bornes comme prévu à Saint Gaudens ! Je me pose à 18h15 après 9h30 de vol, 1090kms sont affichés sur le PDA et 126km/h de moyenne ! C'est la première fois que 4 chiffres y sont affichés ! Sébastien, Hélène, Louis et Patrick m'accueillent et me félicitent. Je me rends compte maintenant que j'étais habillé un peu trop léger pour un vol d'onde où il y avait -15°C en t° extérieure. Je m'étais habillé comme pour un vol de printemps... Robert se pose et nous échangeons nos impressions autour d'un apéro improvisé au club, mon vol est déloggué, vérifié dans le passage des secteurs, de l'altitude max, de la différence d'altitude entre départ et arrivée n'excédant pas 1000m... Tout a l'air de coller. Attendons l'homologation.

Le SG du club marche donc parfaitement bien et fait parti d'un parc bien tenu (ça va sans dire mais il est de temps en temps nécessaire de le rappeler, le travail de nos mécanos doit être souligné...) avec lequel on peut faire de belles choses. N'hésitez donc pas, volez !!

Et après... 1000 bornes, ça n'est qu'une étape certe marquante. Mais est-il possible de faire mieux ? Bien entendu ! Il faut réfléchir comment... s'améliorer... le faire sur les Pyrénées, ce serait sympa ! Ailleurs ? Faut voir...

L'amplitude de vol était intéressante ce jour là : sans avancer l'heure de décollage car de toute manière le brouillard nous en aurait empêché, il y avait encore 3h20 de vol après le passage de ligne ! A 120km/h de moyenne, ça laisse de l'espoir pour la suite ! J'ai quelques idées à creuser...

Mais avant toute chose, il faut continuer de prendre beaucoup de plaisir

!! Bons vols !!

Carl Audissou



Après l'atterrissage, entouré des supporters.

Voir :

<https://picasaweb.google.com/109773058892135106805/1000kmFAIPyrenees?authkey=Gv1sRgCPTA0oqtorTuygE>

<http://www.netcoupe.net/Results/FlightDetail.aspx?FlightID=2061>

Mes chers amis vélivoles,

Je me dois de vous remercier de votre générosité et de votre gentillesse lors de la soirée de mon anniversaire ; grâce à vous j'ai pu réaliser le rêve de ma vie :

DESCENDRE LA MYTHIQUE VALLEE BLANCHE A CHAMONIX !



Merci à Fred et Sébastien qui m'ont accompagné pour ce périple ; nous avons été gâtés par la météo et par un guide sensationnel qui au début appréhendait un peu vu mon âge, puis qui a changé d'avis à la première glissade.

Tout s'est bien passé, j'ai serré les fesses dans la descente de l'arête !!! Ensuite, que du bonheur, casse-croûte dans un décor de rêve (foie gras et Sauterne!). Je n'ai pas pu retenir ma petite larme mais avec les lunettes cela ne s'est pas vu !!!!



Encore une fois merci à vous tous !

Jeannot



Les vélivoles font du ski !!!

Vendredi 31 janvier nous sommes allés skier à Superbagnères avec nos deux monitrices, Lisa et Eva !

Nous étions une douzaine toutes générations confondues.

7H45 départ du club en covoiturage, le temps n'était pas avec nous ; pluie, froid et vent. Arrivés à Luchon nous sommes allés louer les skis et à 9H nous prenions le téléphérique. Arrivés en haut, ciel dégagé et bleu. Pas beaucoup de monde, la neige fraîche et bonne que demander de mieux ?

Quelques gamelles au programme avec une ambiance bonne enfant.

De beaux cumulus passaient au-dessus de nous qui faisaient des envieux, mais que nous ne pouvions admirer que du sol !!!

Une journée comme on les aime ! A refaire très vite !

Elodie

Rallye Atlas Glider 2014, météo en demi-teinte.

Le 25 mai, en compagnie de nos amis Joan Anton (La Cerdagne DG 800, AG), John Bally, (Pays de Galles, Binder BF), Felker (Hollande, assistance au sol), avec voitures et remorques, nous arrivions enfin à Ouarzazate, après l'ascension du célèbre col du Tichka (2260m). Le voyage dura trois jours, dont 26 heures de bateau pour rejoindre Tanger au départ de Barcelone. La traversée sur «Le Fantastic », ancien navire de croisière Italien reconverti pour effectuer les liaisons Genova-Tanger, nous a paru bien longue, et les fauteuils Pullman, sur lesquels nous devions dormir, pas aussi « Fantastic », que le nom du bateau laissait à rêver... Cependant, il régnait à bord une ambiance plutôt joyeuse, et particulière, où les familles "retournant au pays", jouxtaient quelques rares touristes, et Européens, aux véhicules chargés jusqu'à la garde, allant faire du « business » en Afrique. Nous doublions tous les autres bateaux, nous laissant supposer que le Capitaine était pressé, peut-être « une femme dans chaque port » dit l'adage. C'est avec cinq heures d'avance sur l'horaire que nous avons vu surgir le Rocher de Gibraltar, Tant mieux...

La première semaine, le montage des machines, l'obtention des autorisations de vol, les autres formalités administratives de plus en plus nombreuses, et compliquées, nous ont occupés.

Une grosse émotion est venue ternir ce début de vacances, la nouvelle du crash et la destruction de notre ancien DG500, JF, dans l'Atlas, le 18 mai dernier. Fort heureusement, les pilotes ont survécus, secourus par les courageux Berbères et leurs ânes.



Les premiers vols, ont permis de vérifier le bon fonctionnement des balises Spot. Nous étions alors prêts pour les longs vols. Felker assurait la surveillance en tant réel des tracés. C'était une sécurité supplémentaire, et un gain de temps indéniable en cas de problèmes. La météo du début laissait espérer de belles fenêtres, cumulus et confluence étaient au rendez-vous. Quant à la visibilité loin d'être excellente tout au long du séjour, elle laissa

rarement l'occasion de contempler l'Atlas dès le petit matin, comme il est de coutume, car le vent du sud amenait du sable du Sahara. Ici, le désert n'est qu'à une centaine de kilomètres.

Qu'importe, après un vol de reconnaissance avec Robert, suivi d'un autre vol écourté, en raison d'une masse d'air descendante quasiment généralisée, Joan Anton, notre ami de la Cerdagne, réussit son badge des 1000 km. Objectif atteint le 30 mai, et il était radieux... Le circuit choisi par Robert, était classique et axé sur le haut Atlas : N'Zala, à l'ouest du Jbel Ayachi, ZZ Telouet situé à l'ouest du col du Tichka, Jougharacen à l'ouest de la crête sud du Jbel Ayachi. Fatigue et chaleur l'ont laissé quelques jours abattus par la suite, et au repos forcé. Avant son départ, il a tenté à deux autres reprises d'améliorer sa vitesse, sur 1000km, mais de peu, il n'arriva pas à virer son troisième point de virage.



Bandar (EB 29, BS), est arrivé le 30 mai pour une dizaine de jours, suivi de Matthias Koch, notre ami Suisse (Arcus PR), Lutti, Miquel tous deux de la Cerdagne (PR + Arcus location), et de Pierre de Broqueville (PR). On comptait sept nationalités différentes, allant de l'Arabie Saoudite pour le pays le plus à l'Est, au Brésil pour le plus à l'Ouest.

Bandar réalisa quatre vols de plus de 1000km, dont un de 1118km, ainsi qu'un vol de 795, et de 850km. Bandar et John, avaient pour objectif d'obtenir leurs badges FAI des 1250 km. Ils cumulèrent plusieurs 1000, mais la météo ne leurs a pas permis d'atteindre le précieux trophée.

Quant à Pierre, le 8 juin, nous lui avons réservé une surprise pour son anniversaire fêté avec quelques jours d'avance. Un repas dans un restaurant marocain, avec musiciens, et danseuse du ventre, je vous prie... Le lendemain, Robert lui confectionnait un circuit « aux petits oignons » évitant l'évolution orageuse de l'après-midi, pour son premier mille Km en solo, Accrocheur, il a réussi malgré un point bas après le deuxième point de virage. On peut dire que c'était un très beau cadeau d'anniversaire...

Le lendemain, le Chergui, ce fameux vent du sud, soufflait fort, empêchant tout décollage pendant deux jours, car sur la piste, c'était un fort vent traversier.

Le planeur disponible, j'attendais une météo favorable, et de me remettre d'une otite pour tenter aussi ma chance. Mais il fallait patienter, entre le vent et des évolutions orageuses, c'était plusieurs jours d'attente pour la fameuse fenêtre. Entre temps, j'ai fait un vol avec des ballasts, car c'était une première, et il fallait charger, entre 140 et 160l. Ensuite, Robert s'accorda enfin une journée, 1248 km pour son unique vol solo.

Le jour J. est arrivé le 18 juin. La veille on a préparé le planeur, pour décoller dès les premiers thermiques. Le circuit était plutôt classique sur le haut-relief, avec un dernier point de virage

prévu plus au sud- Est, pour éviter l'évolution orageuse attendue. Comme chaque début de vol, c'était du thermique pur, la visibilité pas terrible, mais on finissait presque par s'y habituer, les premiers cumulus décalés au sud du M'Goun, intriguaient légèrement. La pente marchait bien. Le premier point de virage (N'Zala) tourné dans les temps, le deuxième (ZZ Telouet) également. Quant au 3^{ème}, j'étais plutôt confiante, car j'avais un peu d'avance, environ quarante minutes, et même si ça ne cheminait pas comme il est de coutume, lors d'un beau temps vélivole sur l'Atlas, c'était tout à fait acceptable. Cependant, Les choses se sont corsées à la traversée de la vallée du Dadès, et quarante km avant le dernier point de virage la météo ne permettait plus de continuer. Mon vol se solda par un 950 km libre. Robert et John, en Binder, abandonnèrent aussi leur circuit prévu de 1200 km. C'était un peu frustrant mais il fallait penser à assurer le retour, car ici la météo peut évoluer très rapidement pour le meilleur comme pour le pire, quant aux vaches, à moins d'avoir le local avec les pistes répertoriées sur la plaine, c'est assez délicat.

Le 20 juin, nous avons fait avec Robert, un dernier vol. Au nord du M'Goumn, nous avons suivi la confluence nous conduisant à N'Zala. Puis en direction du deuxième point, nous avons pu dire au revoir au Lac des fiancés, que nous avons rarement aussi bien vu, durant ce séjour. Puis à l'ouest du M'Goumn, nous avons pris un cap sud ouest, en direction de la plaine et du Jbel Sirroua, mais c'était bleu, affaissé, avec un bon vent de face, nous forçant à abandonner le second point. Nous nous sommes mis vent arrière, pour rejoindre les barbutles nous permettant de poursuivre le vol jusqu'au nord Est du Jbel Sahrro. Le retour fut difficile, la confluence ayant disparue, et plus on descendait, plus le vent de face augmentait, nous forçant à remettre le moteur quelques kilomètres avant le terrain.



Sur la ligne de crêtes, voici la fameuse confluence : l'air saharien se soulevant au dessus de l'air venant d'Europe, par le dessous.



NO COMMENT !

Nous avons quitté Ouarzazate le 23 juin, tôt le matin, en compagnie de John et Felker, pour traverser le Maroc jusqu'à Tanger, via le Tichka, Marrakech, Casa, Rabat. Nous avons passé une dernière soirée ensemble, nos chemins se séparant. John, ex marin, en bon vieux « Loup de mer », préférerait en compagnie de Felker reprendre le bateau jusqu'à Barcelone. Quant à Robert et moi, une traversée plus courte, 1h30, nous permettait de rejoindre l'Europe à Algéciras. A notre arrivée en Espagne, peu de passagers aux filtres des nombreux contrôles, nous permettait d'avancer rapidement, nous laissant espérer reprendre la route, et atteindre les environs de Madrid dans la soirée. Lors du contrôle à la douane, nous avons du montrer les documents rédigés par un transitaire, et la jeune douanière en chef, nous a appris que nous ne pouvions pas sortir du port, car nous devons lui montrer une annulation de l'exportation temporaire de notre matériel (voiture, remorque et planeur), ainsi qu'une réimportation de notre propre matériel... Le transitaire ayant géré notre dossier à l'aller ne travaillait pas ce jour. Donc obligé pour nous de trouver sur place une nouvelle agence en douane. Pour une formalité qui devait être très simple, nous sommes restés près de six heures, et nous avons du payer 150€. Nous sommes sortis du port, il était près de 22 heures. Juste le temps de quitter la ville et de trouver un hébergement pour la nuit. Le reste du voyage s'effectua sans problème, avec en plus une journée de tourisme à Séville.

Hélène Prat.



AU REVOIR TF!



Le remorqueur F-BOTF est parti début juin, après 12 ans de bons et loyaux services dans notre club.

Il avait été acheté à Saumur. Son vieillissement, ses coûts d'entretien important, nous ont encouragés à voir l'avenir différemment, et l'achat d'un remorqueur ULM devenait évident. Après l'acquisition de notre Dynamic, le Rallye est resté en activité, le temps d'équiper ce dernier d'un crochet remorquage, de former un minimum de pilotes capables de remorquer sur la nouvelle machine.

Les objectifs atteints, il était temps de songer à le vendre, sachant que les Rallyes sur le marché ne manquent pas.

Sur trois contacts intéressés, seul un s'est montré sérieux. Le marché a été conclu avec la société Innovair située à Cuers. Le prix de vente fixé à 10000€ en l'état. Ce bon vieux Rallye avait pour vocation de finir ses « jours » en pièces détachées. Mais au vu de son bon état général, les acquéreurs ont décidé de le re-motoriser, et de l'utiliser au tractage des banderoles sur les plages...

17 mai 2014 : St Gaudens, Cahors, Aire sur l'Adour, St Gaudens.

Pour une fois, les prévisions restent stables dans la semaine. C'est-à-dire que ces dernières semaines, elles ne faisaient que changer ! Difficile donc, de prévoir une bonne journée.

Aujourd'hui au club, 3 pégases, 4 pilotes de pégase. Je me retrouve contraint et forcé à faire du DG600 car les autres ne sont pas encore lâchés dessus. Quelle corvée !

Je décide de ballaster ce planeur pour la première fois. Je mets 80 litres, c'est déjà pas mal même si ce planeur peut en prendre beaucoup plus. Daniel est sur-motivé pour voler ! Son planeur est déjà en piste, prêt, et je ne partage que moyennement son optimisme. Il était prévu des cumulus assez tôt mais pour l'instant, cela n'a pas l'air si bon.

Daniel décolle en premier, vers 12h30. Il a l'air d'accrocher difficilement en thermique pur. Je décolle juste après, et trouve un premier thermique pas trop mal. A 1100m, je quitte ce thermique qui faiblit pour aller chercher une nuée près de la station-service. Une belle rue de -3 m/s m'y emmène, et même avec un planeur fin qui va vite, je cherche la pompe avec une faible réserve d'altitude. Après quelques essais, je ne trouve pas la pompe et commence à déballaster. Retour vers la vent-arrière, toujours rien, sortie du train, TVBCR en vitesse et posé. Les autres planeurs décollent, je redécolle après. Une fois en l'air, des petits cumulus se sont formés mais je peine à faire le plafond. Il faudra veiller à ne pas trop descendre aujourd'hui. Cap au nord, je fais le plafond et c'est parti ! Daniel est 40km devant moi, il a bien avancé. Maintenant, c'est que du bonheur : 4 pompes pour aller jusqu'à la Garonne, de supers cheminements et du plafond. Daniel veut aller jusqu'à Cahors, ça me semble faisable. C'est la première fois que je traverse la Garonne au départ de St Gaudens. La confluence du Tarn et de la Garonne est splendide, avec des couleurs très contrastées entre les eaux des 2 cours d'eau, et un port de plaisance avec des voiliers. Je pense que c'est un bon endroit pour traverser la Garonne car la vallée humide et traditionnellement pauvre en ascendances ne semble pas très large entre Golfech et Moissac, la peine est donc de plus courte durée, avec un terrain pas loin au cas où. Cap au nord-est vers Cahors. Je crois que Daniel a fait demi-tour avant, il repart au sud. La plaine est belle au sud de Cahors, je croise quelques planeurs de Nogaro, d'autres sûrement de Moissac, un copain de Graulhet sur la fréquence de Cahors pour connaître l'activité parachutisme. Je vire au sud de Cahors, c'est très joli vu d'en haut et je suis super content d'y être allé en planeur. Retour vers Moissac en passant par Montcuq. J'essaie de prendre une photo mais après déloguage, je me rends compte que j'étais 5km au sud de Montcuq (Lauzerte). Faut dire que Montcuq est petit et difficile à voir !

Traversée de la Garonne au même endroit dans l'autre sens. Je décide de poursuivre vers le sud-ouest, mais d'abord avec un cap sensiblement sud pour profiter des beaux cumulus. Je suis déjà à Fleurance et tente d'aller vers Nogaro. Mais c'est vrai ! Il y a un week-end SWAF à Aire sur l'Adour ! Allez c'est parti, on va aller faire un petit coucou. Je ne devais pas être dans la région ce week-end là et n'avais pas prévu d'y participer mais à cause d'un changement de plan de dernière minute, j'ai changé de plan. Verticale Aire, coucou aux « copainings », et je mets le cap sur l'Isle en Dodon pour rallonger un peu. Un coup d'œil sur la montre, mince, il est déjà 18h, il serait temps de penser à rentrer. Coup d'œil sur la carte, cap direct sur St Go, programmation du GPS, contact avec Pyrénées pour couper par leurs zones, essayer de remonter efficacement, la charge de travail augmente rapidement. Le contrôleur est très gentil et coopératif. Ils sont habitués à travailler avec des planeurs et ça se ressent.

Quand on a 2000m de plafond c'est facile, sauf qu'à 1200m on est déjà loin du cumulus. Essayer de se représenter la pompe, son inclinaison, le vent, le soleil, c'est pas toujours facile et je galère un peu à trouver une pompe. Je suis en local de Castelnau-Magnoac au cas-où. Laurent avec qui je covoiture doit partir tôt, donc je vais éviter de finir dans un champ, si possible. Finalement ça remonte gentiment mais sûrement, Il me manque encore un peu. De hauteur, je retrouve une dernière pompe et assure largement le local de St Gaudens au km 35. Posé à 18h50, il était temps.



Cahors et la boucle du Lot

Au final, 428km, un super vol ! Je ne suis pas assez affûté en montagne pour en profiter pleinement, mais je dois avouer que les grands vols de plaine sont vraiment chouettes. Pour certains pilotes du coin, la plaine c'est tout plat et monotone. Je dois avouer que le sud-ouest est une région très variée avec une vraie diversité de paysages (et aussi d'aérologie, ce qui est parfois contraignant). Je viens de Chartres où la plaine est vraiment monotone, les seuls points de repère étant des autoroutes qui se ressemblent, des villages qui se ressemblent, et des champs d'éoliennes disséminés un peu partout en Beauce. C'est certain, nous avons moins de possibilités de grands vols en plaine dans le Sud-Ouest qu'en Beauce. Par contre, nous pouvons voler toute l'année, profiter de la montagne, et ça c'est vraiment un avantage ! Le lendemain, rando avec des copains de l'ENAC à Vers, à côté de Cahors. Les beaux cumulus me narguent ! Le soir, à 18h30, de superbes rues de gros cumulus sont encore présentes (confluence ?). Conclusion du week-end, Cahors c'est toujours fumant, mais faut déjà y arriver !

[Renaud Bunel](#)

Au championnat régional Aquitaine Midi-Pyrénées



Le championnat régional Aquitaine Midi-Pyrénées s'est déroulé à Sainte Foy la Grande du 25 au 31 mai 2014. J'y ai participé en Pégase et ai terminé 8^{ème} sur 22.

Vendredi 23, 16h : Départ anticipé du travail pour aller au club récupérer le planeur. J'ai fait pas mal de DG600 ce début de saison, par plaisir et parfois par nécessité (bon, je ne me plains pas !), car il y avait du monde au club (et tant mieux !) et j'étais parfois le seul pilote de ce beau planeur. Un beau vol de 420km en plaine une semaine avant (St Go-Cahors-Aire sur l'Adour-St Go) m'a d'ailleurs conforté dans ce choix.

Arrivée au club, Sébastien m'aide à démonter le DG et le mettre dans la remorque. Départ du club, mais voilà que dès les premiers kilomètres les soucis commencent. Ma pauvre Renault 19 de 1994, avec ses 64cv, peine bien plus que d'habitude à tirer la remorque. Je m'arrête près du château de Valmirande pour constater que les tambours de frein sont très chauds et ont dû rester bloqués. Demi-tour vers le club pour y voir plus clair. Pas envie de se casser la tête à essayer de réparer, la décision est prise de partir avec une autre remorque, et donc un autre planeur. La nuit au club est mouvementée par les bruits des souris dans la cuisine, au moins je ne suis pas tout seul !

Samedi 24 : Réveil matinal, préparation de la remorque du Pégase, rangement de la remorque du DG600. Sébastien arrive un peu plus tard pour m'aider à remonter le DG600 et démonter le Pégase. Le départ est enfin pris avec la remorque bâchée, qui agit comme un gros aérofrein derrière ma voiture, mais au moins ça roule ! Arrivée à Sainte Foy vers 16h, les copains sont

en l'air mais après 24h de galères et de montages/démontages, le planeur dormira dans la boîte, de toute façon de la pluie est prévue pour dimanche.

Dimanche 25 : Première épreuve annulée dès le briefing de 10h30 en raison de la pluie. La journée est longue et monotone.

Lundi 26 : La météo ne s'annonce pas mieux. Alexandre Thienpont, le président du Cercle Vélivole Foyen, nous propose une visite de son château où il produit du Pomerol. Visite guidée, explications sur la production du vin, et ensuite dégustation de crus d'exception. A 150€ la bouteille premier prix, je n'ai pas pu vous en ramener !

Mardi 27 : Briefing du matin, l'organisation nous prévoit une épreuve ! Les conditions météo ont l'air très tangentes et l'optimiste n'est pas au rendez-vous parmi les participants. Montage du planeur, ballastage, mise en piste. Décollage vers 13h, mais 45mn plus tard les concurrents qui sont en l'air ne tiennent plus et nous nous posons tous les uns après les autres. Les décollages sont interrompus et la journée annulée. Un peu de soulagement car cela ressemblait à une journée à vaches, et après toute ces pluies les champs devaient vraiment être détremés.

Mercredi 28 : Journée annulée. Cela commence à être déprimant et les prévisions pour les jours à venir ne sont pas folles. Nous partons nous promener dans Sainte Foy, en nous demandant quand nous allons enfin pouvoir voler.

Jeudi 29 : Enfin ! On nous propose une épreuve, un AAT de 2h00 en direction du nord-est. Ballastage, mise en piste rapide histoire de ne pas décoller dans les premiers. La mise en piste est libre (pas de grille prédéfinie), et la cadence de remorquage très lente (plus d'1h30 pour 22 planeurs avec 3 avions !!!). Les conditions en local ne sont pas des meilleures mais ça monte avec de bons varios. Le plafond n'est pas haut, vers 1100m. Il faut un peu de hauteur pour le départ car les 20 premiers kilomètres ne sont pas très bien pavés en champs, surtout vers le sud. Ça tombe bien, on nous envoie au nord. Ouverture de la ligne, ça y est, la première épreuve est lancée ! Je choisis de partir tôt, la météo étant tellement incertaine que je veux limiter les risques. Je choisis un détour par l'est, le long de la CTR de Bergerac en faisant attention de ne pas rentrer dans la zone. Un super vario me permet de remonter rapidement le Pégase, ses 80 litres d'eau et mon optimisme, surtout lorsque je passe au-dessus autres concurrents partis avant moi, qui ont choisi une route plus directe et se retrouvent bas à raccrocher vers Montpon. La suite est super, les pompes sont bonnes et il y a de belles rues qui partent vers Périgueux, bien axées par rapport à la route à suivre. Le Pégase ballasté est un tout autre planeur avec 3 chiffres à retenir : 80 litres, 100 km/h en pompe et 150 en transition ! Il est aussi plus stable, ressource un peu mieux et accélère franchement. C'est un vrai plaisir de naviguer sous ces rues. Je retrouve un planeur de Sainte Foy mais qui vole hors concours. Les autres concurrents sont derrière et il s'agit maintenant de ne pas se louper. Je suis des rues en oubliant un peu la navigation et me retrouve relativement au sud du secteur. J'ai pris un axe qui ne me fait pas gagner tant de kilomètres et décide de faire demi-tour pour rentrer. Vu les prévisions, je pensais que finir l'épreuve serait déjà bien. Je me rends vite compte que je risque de rentrer un peu trop tôt par rapport aux 2h imparties. Je dois donc virer au plus loin dans le dernier secteur, qui est un cercle de 10km de rayon centré sur Montpon. Encore un mauvais choix de route à prendre, et je reviens sous les rues prises à l'aller. Je vire un peu tôt dans le dernier secteur, sûrement pour vouloir assurer l'arrivée. Je finis le circuit en 1h55.

Sur une épreuve type AAT, la vitesse moyenne est calculée sur le temps du circuit s'il est plus long que le temps imparti, sinon sur le temps minimum. Pour mon cas, ce sera sur 2h car je suis rentré trop tôt. Je finis 11^{ème} à l'épreuve en tournant à 84km/h de moyenne. Après calcul, ma vraie vitesse moyenne est de 88km/h et équivaut à 7^{ème} place ! Je ne pensais pas que rentrer trop tôt coûtait aussi cher ! Une nouvelle leçon d'apprise pour la suite.

Vendredi 30 : La météo s'annonce équivalente à celle de la veille. Un AAT d'1h30 qui nous emmène au nord est proposé. Décollage dans les derniers afin de s'économiser, puis attente en local. Je décide encore une fois de partir tôt après l'ouverture de la ligne. Les conditions sur

les 20 premiers km sont, comme d'habitude, délicates. J'avance doucement pour aller trouver de meilleures conditions vers Ribérac. Et c'est là que le fun commence, je retrouve Yacine avec le Pégase BB du comité régional sous une magnifique rue axée vers le centre du secteur. On avance tous les deux en parcourant une grande distance sans spiraler, à fond sous la base des gros cumulus. Yacine n'avait plus de radio mais on a réussi à faire demi-tour ensemble. Sauf qu'encore une fois, je prends une mauvaise décision. Etant à environ 60km de l'arrivée, il me fallait 2 ou 3 pompes pour rentrer. Sur la route directe, il y avait l'air d'avoir des cumulus. Je quitte Yacine et prends un cap plein sud. En arrivant sous le premier cumulus qui ne donne pas grand-chose, je constate que les autres cumulus n'ont pas l'air mieux. Allez, je fais demi-tour et retourne sous la magnifique rue qui mène à Ribérac. Le retour est assez facile mais je suis énervé d'avoir pris cette décision bête. Je finis 5^{ème} à l'épreuve et suis quand-même content. Il faut dire que les bons concurrents sont partis plus tard et ont fait des points bas dès le départ. La décision de partir tôt était donc judicieuse. Encore un petit calcul, et je me rends compte que je suis parti 4mn après Yacine que j'ai retrouvé sous la rue. J'aurais pu donc faire 3^{ème} à l'épreuve si je n'avais pas tenté un retour direct. Je finis donc 5^{ème}.

Samedi 31 : La météo s'annonce meilleure que les jours précédents. Un AAT de 2h30, toujours vers le nord-est est proposé aux concurrents qui ont envie d'en découdre, pas avec les autres mais avec cette météo capricieuse ! Décollage encore dans les derniers, heureusement car suite à une panne d'un des remorqueurs, les décollages sont de plus en plus longs (on a dû mettre 1h50...). Une fois en l'air, c'est bien différent de ce que l'on espérait. Des voiles d'altocumulus très épais entrent par l'ouest, tandis que sous les gros cumulus se forment des grains. Tout le monde est en l'air, et il semble que la ligne va être ouverte. On n'entend plus personne sur la fréquence radio, et devant, c'est vraiment moche. Finalement, l'épreuve est annulée et c'est un grand soulagement. Nous restons tous en l'air en local, à laver le planeur sous la pluie, à faire des photos des autres planeurs. Finalement tout le monde se pose et nous nous aidons mutuellement à démonter nos machines.

Dimanche 1^{er} : Après une soirée de clôture fort sympathique, il est temps de rentrer. Départ matinal, arrivée vers 12h30 au club, remontage du Pégase SH.

Malgré une météo capricieuse, ces deux épreuves ont été riches d'enseignements :

Je connais mes défauts en vol (prise de décision tardive, manque de jugement, trop « prudent » sportivement parfois), je sais qu'il faut que je me concentre un peu plus et que je prenne confiance. (Quand je dis « sportivement », je parle des risques sportifs, comme quitter un vario faible pour aller en chercher un meilleur par exemple). Lors de ce championnat, j'y ai pensé et ai le sentiment d'avoir progressé. Mais je finis toujours par « craquer » et prendre une décision bête au cours du vol. De quoi progresser aux prochains championnats !

Merci au club de m'avoir prêté le SH, merci à Sébastien et Louis qui m'ont aidé à démonter et remonter les planeurs à cause des soucis de remorque !

Les prochains rendez-vous : Inter régional juniors à Auch du 14 au 19 juillet, Championnat de France juniors à Vichy du 16 au 23 août.

[Renaud Bunel](#)

LE COIN DES INSTRUCTEURS

Depuis le début de cette année nous avons été soumis à des conditions météo plutôt médiocres, cependant grâce à la bonne volonté générale et le maintien de la motivation par la passion partagée du vol dans une bonne ambiance, nous avons pu améliorer un peu notre activité, et former de nouveaux pilotes.

Améliorer l'activité, certes, mais sans dégrader notre niveau de sécurité, à part quelques incidents nous y sommes parvenus.

Je tiens à remercier les instructeurs, les pilotes remorqueurs pour leur travail soutenu, les membres du bureau très actifs, ainsi que les membres de base pour leur bonne volonté et leur soutien, au moins moral, apporté aux bénévoles.

Cependant l'année n'est pas finie, octobre, novembre, décembre, peuvent nous donner de belles situations météo favorables au vol d'onde, mais aussi sur le Piémont et la moyenne montagne des combinaisons d'effets thermiques, confluences, pente autorisant des vols magnifiques souvent plus beaux que ceux de l'été.

Continuez à bien préparer vos vols, à faire des visites pré vol et des check list sérieuses, soyez vigilants sans crispation et votre plaisir du vol et vos compétences progresseront.

Une fois de plus, prenez conseil auprès de nos instructeurs, et respectez les règles des vacances radio.

Bons vols cet automne,

Robert Prat

Chef pilote

